

Herrn  
Christian Lindner, MdB  
Bundesminister der Finanzen

Per E-Mail

Berlin, 12. August 2022

Sehr geehrter Herr Bundesfinanzminister,

kurz vor dem Auslaufen des Tankrabatts läuft eine Debatte über eine Fortsetzung dieser im Güterverkehr wettbewerbsverzerrenden steuerlichen Subventionierung. Die aktuelle Situation – von massiven Auswirkungen des Klimawandels auf den Alltag über die Verwerfungen in den Energiemärkten vor allem durch den russischen Krieg in der Ukraine bis hin zu den Wirkungen hoher Energiepreise auf Gesellschaft und Wirtschaft ist es geboten, den Verbrauch fossiler Brenn- und Kraftstoffe nicht durch staatliche Maßnahmen anzuheizen, sondern Effizienz und Sparsamkeit anzureizen.

Sehen Sie es uns bitte nach, wenn wir in diesem Zusammenhang zum wiederholten Mal auf die hoch energieeffizienten GÜTERBAHNEN verweisen, die viele Verlagerer gerade in jüngster Zeit gerne mehr nutzen würden, die aber durch eine nicht ausgebaute und desolate Infrastruktur und zudem durch kontraproduktive staatliche Rahmenbedingungen massiv ausgebremst werden.

Ihr Kabinetts- und Parteikollege, Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing, hat mehrfach deutlich gemacht, dass der Koalitionsvertrag von allen Regierungspartnern umgesetzt wird und die Ziele unabhängig vom Ukraine-Krieg gelten. Neben den – gesetzlichen – Klimazielen hat sich die Ampel auch darauf verständigt, Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern bzw. ihren Marktanteil von rund 18 auf 25 Prozent bis 2030 zu steigern.

Bisher sehen wir jedoch keine Aktivitäten der Bundesregierung, die insbesondere im Güterverkehr das Marktanteilsziel sowie die Klimaziele nachvollziehbar verfolgen. Das gilt sowohl für die einzeln im Koalitionsvertrag vereinbarten Maßnahmen als auch für weitere relevante politische Entscheidungen mit großer Reichweite wie die Bundeshaushalte 2022 und 2023, den Klima- und Transformationsfonds oder das Sofortprogramm Klimaschutz.

Der Kreis schließt sich bei der zweifellos anspruchsvollen Finanzierung von Zukunftsaufgaben. Wir bedauern es sehr, dass im Güterverkehrssektor bisher keine Maßnahmen

zum Abbau kontraproduktiver und vielfach ungezielter Subventionen ergriffen wurden, während die unstrittige Notwendigkeit, in der Corona- und der Ukraine-Krise gezielt zu helfen, hinzutrat.

Wir dürfen Ihnen versichern, dass die mittelständisch geprägte GÜTERBAHNEN-Branche jenseits der DB, die schon heute nahezu 60 Prozent des deutschen Schienengüterverkehrs abwickelt, mit einem gehörigen Maß an Verbitterung zur Kenntnis genommen hat, dass sie beim „Energiekostendämpfungsprogramm“ („Das Programm ist zielgenau konzipiert.“, Homepage des BMF) **nicht** als schutzwürdig angesehen wurde. Dies, obwohl die Branche wegen der überproportionalen und sich in ihrer Wirkung immer noch weiter verstärkenden Steigerung der Bahnstrompreise und dem sehr hohen und damit klimafreundlichen Anteil des Stromantriebs im Schienengüterverkehr (ca. 95 %) besonders betroffen ist und zugleich ihre dieselgetriebenen intermodalen Wettbewerber (Lkw, Binnenschiff) durch die steuerliche Dieselsubventionierung und ihr intramodales Umfeld (DB AG) staatlich gefördert wurden. Uns wurde berichtet, dass in Ihrem Hause die Einschätzung gilt, dass die „DB genug Geld“ erhalte. Sollte dies zutreffen, würde es sich um eine verfehlt Gleichsetzung von DB und Eisenbahn handeln.

Wir appellieren an Sie, die Ausrichtung der Finanz- und Verkehrspolitik des Bundes und auch den Umgang mit DB und Wettbewerbern zu überdenken und würden uns freuen, wenn Sie für einen Austausch über Korrekturmöglichkeiten und die finanzpolitischen Schritte zur Umsetzung des Koalitionsvertrages im Güterverkehr zur Verfügung stehen würden.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling  
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger  
Geschäftsführer